DLA112



MOTEUR 2 TEMPS PERFORMANT



Manuel D’utilisation



Distribué par Gb-jets.com

Utilisation

Nous vous félicitons pour votre achat avec ce moteur DLA. Lisez attentivement la notice avant d'utiliser votre moteur, plus particulièrement les instructions de sécurité.

A propos de DLA Engines.

Votre moteur DLA a été spécialement développé et fabriqué pour votre avion radio commandé. Il est très puissant, extrêmement léger, facile à régler et a utiliser. Si vous suivez correctement cette notice il vous apportera de nombreuses heures de plaisir.

La majorité des composants de ce moteur tels que l'allumage, les roulements et le carburateur, sont importés parmi les plus grandes marques. Le carter est totalement usiné dans de l'aluminium de très haute qualité garantissant un parfait alignement des roulements et une résistance parfaite.

L'allumage à avance variable (CDI) garantit un démarrage facile et d'excellentes performances. Il produit une étincelle puissante et rapide et prévient des parasites HF néfastes à un bon fonctionnement.

DONNEES TECHNIQUES

11.5 CV/7500rpm
Ralenti:1400 t/min.
24.5 Kg Traction statique /100 mètres Altitude
21 Kg Traction statique /1800 mètres Altitude
Hélice recommandée: 26 x 12, 27 x 10, 28 x 10
Bougie: Type CM6
Cylindrée: 112 cm^3
Alésage / course: 45mm x 35mm x 2
Taux de compression: 7.8:1
Lubrification：30:1 （Rodage）， 40:1~50:1（Après rodage）
Lubrifiant : Semi synthétique de qualité
Poids: Moteur -2510g, Pot-117g, Allumage-120g

Instructions de sécurité à respecter impérativement.

ATTENTION!

Ce moteur n’est pas un jouet ! De sérieux dommages corporels peuvent survenir si les règles de sécurité ne sont pas respectées. Lisez ce manuel avant toute utilisation avec ses applications , limites et dangers. DLA et son distributeur , ne peuvent être tenus pour responsable en cas de pertes, dommages ou sinistres dus à une mauvaise utilisation.

1.Les spectateurs doivent se tenir au minimum à 10 mètres de l’avion équipé de ce moteur.
2. Ne pas introduire les doigts, des objets ou tout autre matière dans le champ de l’hélice pendant que le moteur tourne.
3. Portez une tenue adaptée et évitez les écharpes, cheveux longs et tout autre accessoire susceptible d’être happé par l’hélice et risquant de provoquer des dommages corporels.
4. Portez des lunettes de protection lors du démarrage du moteur.
5. Inspectez régulièrement le serrage des vis de fixation ainsi que la bonne tenue de la cloison moteur.
6. Débranchez le capteur d’allumage avant de procéder à des réglages moteur.
7. Utilisez une hélice adaptée et en très bon état et remplacez la en cas de doute.
8. Utiliser les vis de fixations spécifiques pour l’hélice et déposez un peu de frein filet à chaque démontage. Remplacez ces vis en cas d’usure.
9. Conservez le carburant dans un endroit ventilé et à l’abri de la chaleur. Le carburant étant très inflammable et doit être manipulé avec précautions. Il est interdit de fumer pendant l’utilisation du moteur.
10.Ne pas utiliser le moteur à proximité de poussière, gravier, cordes ou tout autre obstacle pouvant être aspiré par l’hélice et provoquer des dommages.

Installation

1. Assurez-vous de fixer le moteur sur la cloison avec un diamètre de vis adapté et en nombre suffisant.
2. Une distance minimum de 5 mm doit être respectée entre les ailettes du cylindre et la cloison pare feu.
3. Afin de garantir la maitrise du régime moteur il ne faut pas supprimer le ressort de rappel des gaz ce qui pourrait s’avérer dangereux en cas de dysfonctionnement du servo.
4. Le ressort est indispensable au bon fonctionnement du papillon des gaz.
5. La batterie d’alimentation du CDI ne doit pas être montée dans le capot

moteur et respecter une distance minimum de 15 cm du CDI afin d'éviter des éventuelles interférences et variations de températures.

6. Maintenir une distance minimum de 38 mm entre le carburateur et la cloison moteur, si ce n'est pas le cas il faut percer la cloison avec un diamètre équivalent au diamètre d'admission du carburateur.
7. Percer deux trous dans le capot moteur afin d'accéder aux vis de réglages du carburateur à l'aide d'un long tournevis. Les réglages du carburateur doivent être effectués exclusivement avec le capot installé.
8. Ce moteur consomme entre 30 et 60ml par minute, prévoyez un réservoir avec une capacité minimum de 0.5 litres. Ce moteur est équipé d'un carburateur avec pompe à essence, il n'est donc pas nécessaire de monter votre réservoir très proche du moteur. Préférez un réservoir placé au centre de gravité ce qui évitera des variations de centrage avec la diminution du carburant. Pour une utilisation du moteur sur un avion 3D, nous recommandons l'utilisation d'un réservoir tampon (GBJ-100067) qui évitera la présence de bulles d'air dans la conduite qui va au carburateur avec le risque de faire varier la carburation ou éventuel calage en vol.

CARBURANT:

Nous recommandons impérativement l'utilisation d'essence sans plomb neuve additionnée de 3% d'huile 2T semi synthèse de qualité pendant le rodage (5 pleins minimum) et ensuite passez à 2%. **Note:** Les dommages causés par un carburant additivé ou inapproprié ne sont pas couverts par la garantie.

ALLUMAGE

Il est important de comprendre que les vibrations sont néfastes pour les allumages électroniques, il faut donc les installer sur un support souple en mousse adhésive et maintenus par des colliers de type Rilsans. Prévoir des zones de circulation de l'air dans la mousse afin d'éviter des températures élevées du CDI.

Important: En cas de surchauffe le CDI risque de ne pas fonctionner correctement.

Détails câblage:

- Le câble rouge est le positif (+), le noir est le négatif (-).
- Voltage requis: 4.8v-6v Attention avec 5 éléments NIMH, la tension est au-delà de la tension maximum admissible, utilisez de préférence 4 éléments NIMH ou NICD.
- Ne pas modifier la position du sensor d'allumage.

L'hélice et son installation.

Assurez-vous avant chaque vol que les vis de l'hélice, du cône sont correctement serrées. Une hélice mal serrées peut cisailler les vis en vol et causer des dommages corporels.

Choix：

- Hélices recommandées: 26 x 10 - 26 x 12 - 27 x 10 - 28 x 10
- N'utilisez que des hélices recommandées et équilibrées.
- Utilisez un gabarit de perçage approprié pour percer vos hélices.

Procédure de démarrage.

1. Remplir le réservoir avec du carburant neuf additionné d'huile 2T.
2. Assurez-vous que vos batteries sont pleinement chargées et que votre émetteur et récepteur sont allumés.
3. Fermez le starter et allumez l'interrupteur d'allumage.
4. Utilisez un stick spécial pour lancer vos moteurs par l'hélice.
5. Lancer l'hélice avec un geste vigoureux jusqu'au premier soubresaut.
6. Attendez que l'hélice soit arrêtée, coupez l'allumage et ouvrez le starter.
7. Alimentez l'allumage puis relancez l'hélice jusqu'au démarrage complet.
8. Laissez le moteur monter en température pendant 20 secondes à mi-régime.

Réglage carburateur

L'utilisation de notre compte tours est indispensable (GBJ-100062). Ne réglez jamais le carburateur moteur tournant. Des actions de 1/10e de tours sur les vis suffisent à modifier le réglage.

1. Avec le compte tours trouvez le régime le plus haut en agissant sur la vis (H). Enrichissez en tournant la vis dans le sens opposé des aiguilles d'une montre jusqu'à faire baisser le régime de 300 t/min.

2. Gardez le ralentit pendant 60 secondes et assurez-vous que le régime soit stable. Si la vis (L) est trop ouverte il se peut que le moteur soit trop riche et cale ou vibre beaucoup. Dans ce cas serrez la par 1/10e de tours jusqu'à obtention d'une reprise franche et rapide et d'un régime de ralenti stable et avec un minimum de vibrations.

Entretien :

Le carburateur doit être nettoyé régulièrement à l'essence afin d'éviter que le moteur n'ingère des impuretés.

Dysfonctionnements :

Problème 1. Le moteur est noyé.
Solution:
Déposez la bougie puis tournez l'hélice afin d'évacuer l'excédent d'essence. Remplacez la bougie ou séchez la avec un briquet par exemple.
Redémarrez le moteur sans starter si il est encore chaud.

Problème 2. Le moteur démarre mais se coupe quand on enlève le starter.
Solution:
La vis de reprise (L) est probablement trop serrée.
Ajustez la vis jusqu'à obtenir un démarrage facile et un ralenti stable et dépourvu de vibrations importantes. Si la montée en régime n'es pas franche et que le moteur saccade la vis (L) est trop ouverte. Serrez la progressivement. Si la vis (L) est trop ouverte cela va influer également sur la vis (H).

Problème 3. Le moteur saccade et vibre beaucoup.
Solution:
Vérifiez l'équilibrage de l'hélice ou la position du sensor d'allumage.
Contrôlez la bougie si elle est très grasse et noire , la carburation est trop riche, Procédez au réglage. Contrôlez la fixation du moteur sur la cloison et le serrage de l'hélice.

Problème 4. Le moteur n'atteint pas son régime maxi.
Solution:
Vérifiez:
A. Régler le carburateur.
B. Contrôlez la taille de l'hélice.
C. Assurez-vous que le moteur n'est pas en surchauffe.
D. Le sensor d'allumage.
E. La bougie est défectueuse.
F . Si votre échappement est correct.
G . Votre carburant est conforme et la proportion d'huile respectée.

LA GARANTIE DLA

Les moteurs sont garantis **DEUX ANS PIECES ET MAIN D'OEUVRE** par votre revendeur agrée DLA et sur présentation de facture.
La garantie ne couvre pas:
- Les dommages causés par une utilisation impropre, des modifications, ou un défaut d'entretien.
- Les dommages causés par un crash ou choc.
- Les dommages causés par un carburant non approprié.
- Les avaries de transport.

Fabricant: Xi’an FeiaoModel Co.,Ltd.
506, Xitie building,NO.205 Jinhuabei Road Xi’an,710075,China

Votre distributeur agréé DLA :

Gb-jets
20 Rue du pont d’Oye
F-54870 Montigny sur Chiers.
info@gb-jets.com



www.gb-jets.com